

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Angka kecelakaan di Indonesia pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebanyak 3% dibandingkan tahun sebelumnya. menurut Kepala kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri), Jendral Polisi Idham Azis, Jumlah kecelakaan lalu lintas selama 2019 berjumlah 107.500 kasus. Tetapi, jumlah korban meninggal dunia berkurang 6% di bandingkan 2018. Menurut Idhan faktor kesalahan manusia menjadi penyebab dominan kecelakaan lalu lintas sepanjang 2019. adapun jumlah pelanggaran lalu lintas selama 2019 juga meningkat dari tahun 2018 adalah 7.456.913 pelanggaran tilang dan 3.620.393 pelanggaran berupa teguran (kompas. 2019).

Penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba, serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku berkendara.(luthfi, 2012).

Selain itu, Departemen Perhubungan RI mengumumkan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, Penyebab Berikutnya adalah faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3 %, pemakai jalan lainnya 3%, faktor Lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi

tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11 %), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu lalu lintas, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5% - 8 %. (Badan Pusat Statistik dalam luthfi, 2014).

Perilaku-perilaku para pengemudi sepeda motor, seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, melanggar lalu lintas, termasuk kedalam perilaku mengemudi yang agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) definisi *Aggressive driving* adalah pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menorobos pintu rel kereta api yang hendak ditutup dan mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang terang.

Fenomena *aggressive driving* di Kabupaten Karawang bukanlah fenomena baru. Salah satu fenomena *aggressive driving* di kabupaten Karawang yaitu meninggalnya “pengendara sepeda motor Honda CB150R tewas di tempat setelah bertabrakan dengan truk di Jalan Suhud Hidayat Dusun Gorowong Kelurahan Adiarsa Timur Kabupaten Karawang. Peristiwa terjadi ketika seorang pengendara sepeda motor Honda CB150R melaju dari arah bunderan Adiarsa menuju Warung Bambu, ketika menikung motor terjatuh dan korban terpental dan dari arah berlawanan ada truk dan korban terlindas hingga meninggal. (prasastijabar. 2019).

Fenomena *aggressive driving* yang lainnya seperti dua anggota *Club* sepeda motor tewas tertabrak kereta api tubuhnya terhempas 75 meter, peristiwa nahas

menimpa keduanya terjadi di perlintasan rel kereta api . Menurut Informasi yang di peroleh dari Kabid Humas Polda Jabar Kombes Pol Yusri Yunus pada wartawan via pesan singkat. Kejadian berawal ketika dua orang yang menggunakan sepeda motor KLX melawan arus. Keduanya lengah saat melintasi rel kereta api itu. "Mereka menyeberang dengan cara melawan arus lalu lintas tiba-tiba dari arah Barat datang kereta api jenis Parahyangan jurusan Jakarta-Bandung. (Merdeka, 2019).

Berdasarkan penelitian terhadap 53 responden yang dilakukan oleh Budiman dan santoso, persepsi pengemudi motor terhadap risiko berkendara cenderung rendah. Para pengendara motor tidak memprioritaskan keselamatan dirinya pada saat mengambil keputusan untuk berhenti ketika lampu lalu lintas berwarna merah menyala. Munculnya keputusan para pengendara sepeda motor untuk berhenti ketika lampu lalu lintas warna merah menyala lebih dikarenakan mereka merasa tidak memiliki kepentingan atau tujuan untuk melanggar lampu merah. (Budiman dalam sulis, 2012). Lebih lanjut Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara berfikir, emosi, dan sifat faktor psikologis, sedangkan faktor eksternal meliputi faktor keluarga, Lingkungan, teman sebaya.

Perilaku *aggressive driving* terjadi ketika individu kesulitan mengontrol emosinya ketika sedang berkendara. Perilaku ini biasanya muncul dengan bentuk keberanian pengendara untuk mengambil risiko di jalan raya dengan tidak menaati peraturan dan melanggar tata tertib yang ada.

Salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi sepeda motor mempunyai perilaku *aggressive driving* adalah kontrol diri. Menurut Hurlock (2018) kontrol diri bisa muncul karena adanya perbedaan dalam pengolahan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi, dan kemampuan mengolah segala potensi dan pengembangan kompetensinya.

Menurut Schmeichel, Vohs & Duke dalam Febrianto (2016) kesuksesan dalam kontrol diri kontribusi untuk kesuksesan dalam hidup, selama ini orang-orang yang unggul dalam mengatasi kecerobohan dapat menikmati hubungan interpersonal yang lebih memuaskan, mengurangi kecemasan, serta kesehatan yang lebih besar dan kesejahteraan dari pada orang lain. Sebaliknya kegagalan dalam kontrol diri berkontribusi terhadap konflik interpersonal, kecanduan obat, makan berlebihan, dan hal-hal merugikan yang lainnya.

Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya. Kurangnya kontrol diri pada pengendara bisa menimbulkan perilaku agresif, diklasifikasikan bahwa perilaku-perilaku yang berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang sengaja meningkatkan risiko kecelakaan yang didorong oleh kurangnya kesabaran. Faktor lain penyebab banyaknya kecelakaan yang telah disebutkan sebelumnya dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan raya sebagai akibat dari meningkatnya jumlah pengendara, terutama pengendara sepeda motor, yang seringkali menimbulkan perilaku *aggressive driving*. (luthfi, 2012)

Perilaku *aggressive driving* yang dimunculkan dengan salah satu faktor yang mempengaruhi yaitu kontrol diri. Seseorang yang mengemudikan sepeda

motor dalam salah satu faktor lingkungan yaitu kondisi kemacetan yang tidak diperkirakan akan menimbulkan emosi marah pada pengemudi lain, sehingga seseorang tersebut akan membenarkan tindakan mereka dan melakukan perilaku tidak bermoral / tidak manusiawi ( dalam penelitian ini perilaku tidak manusiawi tersebut adalah *aggressive driving* ). Oleh sebab itu setiap pengendara harus memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu mengatur dan mengarahkan perilaku. Mekanisme yang dimaksud ialah kontrol diri. Kontrol diri diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif (Goldfried dan Marbaum dalam Aini,2011)

Berdasarkan fenomena di atas, penulis ingin melihat adakah Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku *Aggressive driving* Pada anggota *Club Sepeda Motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang*. Oleh karena itu penulis tertarik mengambil tema skripsi dengan judul “Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku *Aggressive driving* Pada anggota *Club Sepeda Motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang*.”

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

Apakah ada pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada anggota *club sepeda motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang*?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada anggota *club* sepeda motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang di harapkan muncul dari penelitian ini adalah:

#### 1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan manpu membFebriantoan sumbangan ilmu pengetahuan bagi bidang ilmu psikologi.

#### 2. Manfaat Praktis

##### a. Bagi *Club* Sepeda Motor

Hasil penelitian ini diharapkan untuk lebih memahami pada kondisi psikologis pengemudi sepeda motor sehingga tidak melakukan perilaku aggresivitas driving di jalan raya.

##### b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Sebagai referensi guna melakukan penelitian serupa yang lebih komprehensif dan efisien dalam melakukan penelitian.